

Marsan, Jean-Claude (1974) *Montréal en évolution*. Montréal, Fides. 423 pages, 27 fig., 78 pl., index.

Ludger Beauregard

Volume 18, numéro 45, 1974

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/021233ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/021233ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Beauregard, L. (1974). Compte rendu de [Marsan, Jean-Claude (1974) *Montréal en évolution*. Montréal, Fides. 423 pages, 27 fig., 78 pl., index.] *Cahiers de géographie du Québec*, 18(45), 559–561. <https://doi.org/10.7202/021233ar>

cratie de représentation et démocratie de participation, car, à des échelles plus vastes, les acteurs dominants risquent d'être beaucoup plus des gouvernements que des citoyens.

Pour terminer, nous croyons que ce rapport est rébarbatif à la lecture pour les géographes et les étudiants moins au fait des questions d'aménagement. De nombreux concepts sont utilisés sans que l'auteur en donne une définition même sommaire. À ce sujet, il prévient toutefois la critique en écrivant que « certes, ces observations appellent-elles une longue explication... que nous supposerons acquise pour les fins de cette étude. Elles procèdent, en tout cas, de notre expérience, patiemment rassemblée » (p. 6). Nous croyons, malgré tout, que l'auteur devrait tenter une présentation plus systématique des fruits de son expérience. Les géographes d'ici et d'ailleurs en retireront énormément, car il y a chez Marcel Bélanger une globalité de pensée qui transcende les frontières nationales et disciplinaires.

Pour ces raisons, nous espérons que l'auteur continuera ses travaux et que les géographes prendront connaissance de ce premier numéro de la collection Notes et documents de recherche. Ce document de recherche constitue une réflexion très riche sur l'analyse géographique et une amorce à la réflexion épistémologique et à de nouvelles pistes de recherche. Les « paradigmes de l'aménagement » offrent à eux seuls une matière énorme à la réflexion de plusieurs chercheurs. Bref, on ne peut que suggérer la lecture de cet excellent document de recherche.

Laurent DESHAIES  
*Services universitaires dans  
le Nord-Ouest, Rouyn*

MARSAN, Jean-Claude (1974) **Montréal en évolution**, Montréal, Fides. 423 pages, 27 fig., 78 pl., index, \$12,95.

Cette étude retrace l'histoire du développement de l'architecture et de l'environnement montréalais. Il s'agit d'un travail académique qui ne se contente pas de décrire l'évolution mais analyse les forces et les influences qui la conditionnent. Grâce à une connaissance profonde du milieu montréalais et à une vaste documentation, Jean-Claude Marsan nous présente un livre passionnant.

Le volume comporte quatre parties. La première expose les données de base et fait une large part à la géographie. Elle présente des notions connues, plus ou moins nécessaires à la compréhension du sujet, notamment tout le premier chapitre, qui porte sur la situation et le site de Montréal. La même remarque s'applique, en grande partie, au deuxième chapitre, sauf pour l'analyse de la côte, modèle élémentaire de l'organisation de l'espace rural, qui est à l'origine de la grille orthogonale des rues (66). C'est la première fois, à notre connaissance, que la côte fait l'objet d'une analyse aussi poussée et aussi révélatrice. Il est dommage toutefois que l'auteur n'ait pas jugé à propos d'utiliser un système de références aux figures et photos du volume, omission qui se fait déjà sentir dans la première partie et davantage dans les suivantes.

Les trois autres parties sont divisées en fonction des forces techno-économiques, qui ont marqué l'histoire de l'aménagement de la ville. La seconde partie couvre la période pré-industrielle (1642-1840). Dans une centaine de pages, l'auteur décrit les principaux traits culturels de la société coloniale et leurs influences sur l'architecture et l'environnement de la ville frontrière. Il y souligne le rôle prédominant de l'Église et l'absence d'une monographie sur l'origine des premiers habitants de l'île. La paroisse constitue alors le cadre d'identification communautaire (91). Dès 1672, Dollier de Casson dote Ville-Marie d'un plan orthogonal de rues, qui détermina le développement de la ville comme en fait foi le plan de Labrosse en 1761. Il existe peu de vestiges de l'archi-

ture coloniale française (Château de Ramesay), alors que les témoins du début du 19<sup>e</sup> siècle (églises, résidences, immeubles commerciaux) restent encore assez nombreux. Aux dires des visiteurs, l'image de la ville est impressionnante, vue de l'île Sainte-Hélène, mais l'intérieur demeure sombre et monotone (calcaire) et l'environnement, déplorable (hygiène). Plusieurs passages de cette seconde partie se limitent à des rappels historiques, qui sont heureusement complétés par des analyses plus intéressantes portant, par exemple, sur les plans dont celui des Commissaires (1801) et sur les principaux immeubles.

La troisième partie, la plus élaborée du volume (183-204), s'étend sur le Montréal victorien de 1840 à 1914. Elle embrasse les réalisations de la Révolution industrielle, qui amorce le processus d'urbanisation au pays. Cette période a marqué Montréal dans sa structure et sa morphologie. Elle a légué à la ville un héritage controversé. L'auteur montre d'abord le rôle des forces nouvelles (vapeur, électricité) dans le développement du port et des chemins de fer, qui ont localisé les quartiers industriels. L'immigration fait éclater la ville où s'organise le transport en commun dès 1861. Les banlieues se forment à Westmount, Outremont, Verdun, Lachine et Maisonneuve. La ségrégation sociale s'installe fortement. Au tournant du siècle, le CDA se concrétise. L'architecture victorienne se révèle alors très prolifique, tantôt soumise à des influences anglo-saxonnes, tantôt à des influences françaises. Elle reflète les cultures et les idéologies : elle est le symbole d'une réalité (205). L'architecture religieuse a donné dans le néo-baroque pour les églises catholiques, dans le néo-gothique pour les temples protestants. L'architecture commerciale est souvent d'inspiration américaine et fort conservatrice, à témoin les immeubles de Canada Cement, Dominion Square, Bell, Banque Royale (1928) et Sun Life (1930). Montréal hérite de deux monuments de l'époque paléotechnique : le pont Victoria (1860) et les élévateurs à grains au début du siècle. L'architecture domestique met en opposition les riches résidences du « Golden Square Mile » à flanc de montagne et l'habitat en rangée continue, typique des quartiers populaires. Jean-Claude Marsan s'emploie ici à réhabiliter cette maison y compris ses escaliers extérieurs ! L'âge victorien a gratifié Montréal d'ensembles intéressants dont on commence « à apprécier la valeur » (291). Il s'agit surtout des squares, des places, des cimetières, des parcs et de certaines rues. Voilà la partie où l'auteur excelle, grâce à une analyse originale, instructive et critique.

La dernière partie concerne la métropole actuelle en pleine transformation. Montréal mute et devient une technopolis. L'auteur juge les développements marquants : le CDA, le foisonnement des tours d'habitation, l'extension des banlieues, peuplées de maisons unifamiliales, les autoroutes. Il fustige la spéculation foncière et récite un monologue sur « l'authentique société urbaine » (380). Il souhaite la conservation des témoins du passé et renie l'architecture moderne internationale trop désincarnée. Mais attention ! Montréal est à un tournant critique pour la première fois ! (379) et pour résoudre les problèmes actuels de déséquilibre, il faut une solution politique et une planification régionale (380). Voilà la conclusion.

Jean-Claude Marsan a produit un gros ouvrage, qui compte des digressions, des répétitions nombreuses et des développements surabondants. L'auteur a beaucoup lu comme en font foi la bibliographie et les renvois. À notre avis, le volume manque toutefois de concision. La forme est soignée sauf la cartographie aux figures 18 à 27, qui est pitoyable avec en plus des fautes d'orthographe ! L'auteur a par ailleurs abusé des adjectifs possessifs allant jusqu'à écrire « notre » Raoul Blanchard (26). « notre » place d'Youville (35), etc... Il introduit l'expression de « fabrique urbaine » (311), qui nous paraît douteuse.

Ces faiblesses restent cependant négligeables, quand on juge l'ensemble du livre. Les idées, les analyses, les interprétations, les jugements critiques abondent et se présentent toujours avec pondération et clarté. L'auteur vit son sujet et son attachement au milieu montréalais transpire partout. Ses études sur le Vieux-Montréal et le Montréal

victorien surtout sont, à cet égard, révélatrices. Somme toute, ce volume s'adresse à tous ceux qui aiment la métropole et qui veulent mieux la connaître.

Ludger BEAUREGARD  
*Département de géographie  
Université de Montréal*

CHALINE, Claude (1973) **La métropole londonienne**. Paris, Armand Colin. 292 pages, 22 fig., 33 tabl., bibl., 62 FF.

Parmi les sujets de géographie urbaine, Londres est certainement l'un des plus intéressants et l'on conçoit facilement que Claude Chaline y ait porté autant d'attention. Le fait londonien en tant qu'objet de croissance et d'aménagement volontaire reste unique au monde et c'est le mérite de l'auteur d'en avoir introduit l'analyse dans la littérature géographique française. L'ouvrage qu'il présente maintenant, après plusieurs autres parus depuis 1970, est tiré de sa thèse de doctorat d'État (1971) et porte spécialement sur la croissance planifiée des banlieues londoniennes depuis un demi-siècle. Le sujet est passionnant tout comme le volume lui-même.

L'expérience londonienne en matière de planification urbaine présente des qualités incomparables. Il faut d'abord souligner l'ancienneté de cette préoccupation, qui remonte au moins à la Seconde Guerre mondiale, alors que le plan Abercrombie préconisait la décongestion de la population du centre de la capitale, la préservation d'une ceinture verte périphérique et la création de villes nouvelles. Il faut aussi prendre en considération le poids du fait humain en jeu en rappelant que Londres était déjà millionnaire au début du 19<sup>e</sup> siècle et englobe actuellement plus de dix millions d'habitants. Il faut enfin noter les effets variables de la politique d'aménagement, qui permettent de mesurer les possibilités et les limites de la planification métropolitaine.

Claude Chaline étudie les problèmes et les résultats de cette planification. Il montre que l'espace londonien reste difficile à saisir. Ni le schéma coronal, ni le schéma sectoriel ne rendent compte de la réalité d'une façon satisfaisante. La ceinture verte, qui était et reste encore un élément fondamental de structure, a été violée depuis longtemps par l'aéroport de Londres et l'est maintenant par les autoroutes et leurs séquelles. Le développement radial prédomine actuellement en fonction des motorways, qui rayonnent autour de la ville centrale. Il faut dire toutefois que ces autoroutes sont encore tronçonnées et ne pénètrent pas au cœur même de l'agglomération, ce qui crée des embouteillages perpétuels sur les voies d'accès et de sortie. Cette situation est peut-être voulue de façon à favoriser les lignes de trains électriques que doublent les autoroutes et l'étalement zonal en fonction des points de croissance déjà choisis en périphérie. L'intégration spatiale au niveau suburbain demeure sans doute le résultat le plus significatif et traduit concrètement le mouvement d'exurbanisation spontanée ou organisée, qui anime toute la région urbaine (268).

Dans cet espace londonien plutôt flou, les mouvements de population sont en voie de réorganisation. La ville centrale se dépeuple au profit des couronnes périphériques, qui accueillent maintenant 40% de la population métropolitaine. Ces déménagements résultent en partie de migrations planifiées vers les ensembles collectifs suburbains et péri-urbains depuis 1945, les villes nouvelles depuis 1947 et les villes en expansion depuis 1952. Une déconcentration des activités secondaires et tertiaires permet déjà à 80% des banlieusards de travailler dans leur zone. Ces constatations illustrent bien les effets positifs de la politique de freinage à la croissance centrale et de desserrement appliquée à Londres depuis une trentaine d'années.

Le déversement londonien a engendré un tissu hétérogène jusqu'à 100 km de Charing Cross. Mais si l'étalement peut parfois sembler lâche et chaotique, il respecte